

*Бецан Д. О.
ст. преп.,
Дегтярева И. С.
магистрант*

Донбасский государственный технический университет, г. Алчевск, ЛНР, Россия

МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

В современных условиях особую актуальность приобретает использование модели государственно-частного партнерства как способа реализации различных инвестиционно-инновационных программ. На основе государственно-частного партнерства осуществляются инфраструктурные проекты, растет технологический уровень производства, внедряются инновационные решения, сбалансированы риски при реализации проектов.

Федеральный закон № 224-ФЗ дает следующее определение государственно-частного, муниципально-частного партнерства — «юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества» [1].

Государственно-частное партнерство представляет собой механизм совместной реализации проектов государства и частных инвесторов на основе взаимовыгодного сотрудничества. В формате государственно-частного партнерства реализуются проекты со значительной коммерческой составляющей. Для субъектов предпринимательской деятельности государственно-частное партнерство предоставляет возможность участия в проектах, способных обеспечивать стабильный спрос и необходимое финансирование. При этом государство получает возможность привлечения ресурсов частных инвесторов в инфраструктуру и снижение затрат. Среди преимуществ для государства также следует назвать сокращение расходов на содержание объектов, поскольку они возлагаются на частных инвесторов.

Государство может использовать опыт субъектов предпринимательской деятельности для повышения эффективности функционирования указанных объектов. При успешной реализации проектов государственно-частного партнерства государство получает возможности более эффективного управления государственной собственностью, предоставлять более качественные услуги гражданам и бизнесу, широкое использование разнообразных инновационных технологий, снижение нагрузки на государственный бюджет и пр.

Во многих странах мира инструментарий государственно-частного партнерства активно используется для строительства и модернизации транспортной инфраструктуры. Согласно обзору, подготовленному Национальным Центром ГЧП, по состоянию на сентябрь 2023 года сфера транспорта является крупнейшей по объемам законтрактованных инвестиций в России (105 соглашений на 2,5 трлн руб., в том числе 1,6 трлн руб. частных инвестиций) [2]. Наибольшие объемы инвестиций законтрактованы в развитие автодорог и искусственных сооружений (47 соглашений на 1,5 трлн руб.), рельсового общественного (16 соглашений на 334,1 млрд руб.) и железнодорожного транспорта (6 соглашений на 330,8 млрд руб.).

Транспортная инфраструктура традиционно является сферой, в которой запускается относительно небольшое количество проектов, но которые отличаются высокой капиталоемкостью. Создание таких крупных проектов невозможно без поддержки со стороны федерального правительства. В частности, в обновление транспортной инфраструктуры Ростова-на-

Дону планируется инвестировать более 61,4 млрд руб., включая 43,8 млрд руб. частных средств (более 70 % от общего объема инвестиций).

Наиболее распространен договор концессии, на условиях которого публичный партнер (Российская Федерация, субъекты РФ, муниципальные образования) передает частному партнеру (субъекты предпринимательской деятельности), права на создание объекта или управление объектом на определенный срок. При этом частный партнер принимает не только обязанности по восстановлению, созданию объекта и управлению им, но и имущественную ответственность и предпринимательские риски в случае, если реализация проекта не будет успешной. Так, в 2023 году заключено федеральное концессионное соглашение на создание железнодорожной инфраструктуры в порту Тамань. Инвестором выступило ООО «Таманская Железнодорожная Компания». Срок соглашения составляет 50 лет, объем инвестиций — 10 млрд руб. [2].

Для активизации государственно-частного партнерства в сфере транспортной инфраструктуры необходимо существенное упрощение разнообразных процедур и сокращение сроков подготовки проектов. Важно также, чтобы инвестор получал гарантированный доход в течение действия соглашения о государственно-частном партнерстве, что является существенным преимуществом коммерческого проекта. Важным преимуществом является также гарантированное государственное финансирование, способное обеспечить успешное начало инфраструктурного проекта и лучшие возможности привлечения внешних ресурсов. Кроме того, партнерство с государством служит гарантией финансовой добросовестности инвестора.

Таким образом, транспортная инфраструктура является ключевым катализатором экономического развития и социальной стабильности. Обеспечение современных и эффективных транспортных систем — это важная задача государства для поддержки его экономического роста и улучшения качества жизни граждан. В таких условиях государственно-частное партнерство выступает перспективным инструментом, которые может обеспечить необходимые инвестиции и эффективное управление проектами.

Список источников

1. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ (ред. от 10.07.2023) : принят Гос. Думой 01 июля 2015 г. : одобрен Советом Федерации 08 июля 2015 г. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39948>.

2. Инвестиции в инфраструктуру и ГЧП 2023: аналитический обзор / Национальный Центр ГЧП при поддержке ВЭБ.РФ. М., 2023. 26 с. URL: <https://rosinfra.ru/library/956-investitsii-v-infrastrukturu-i-g-ch-p-2023-analiticheskii-obzor> (дата обращения: 13.04.2024).